

Boxcar Bertha

*Autobiografía de una hermana
de la carretera*

Ben Reitman

Prólogo, epílogo y notas de Laurent JEANPIERRE

ÍNDICE

PRÓLOGO.

Laurent JEANPIERRE 7

Boxcar Bertha

Autobiografía de una hermana de la carretera 21

EPÍLOGO.

DESTINOS DE LA HOBOHEMIA. Laurent JEANPIERRE 287

PRÓLOGO

BOXCAR BERTHA ES OBRA de una época que podemos considerar superada. Pero nos equivocáramos, al menos en Occidente, si la leyésemos *solamente*, y una vez más, como un relato apasionante del vagabundeo proletario, como el fiel testimonio de una criminalidad ofensiva y rebelde. Escrita en 1937, en el crepúsculo de la vida de su autor, Ben Reitman, *Boxcar Bertha* describe una forma de vida, la «hobohemia», que ya casi no existe desde entonces, o lo que es peor, *que ya ni siquiera tiene la posibilidad de existir*, cuando menos en el mundo occidental, donde de nuevo se impone una represión generalizada de la pobreza.

Con el fin de esa forma de vida, también parece clausurarse para siempre la edad de oro del movimiento revolucionario estadounidense. La experiencia colectiva hobo, resumida y concentrada aquí por uno de sus mejores conocedores en la experiencia individual de una sola vida, la de su heroína, ya no será en consecuencia más que objeto de una mitología e incluso de un folklore, más resistentes aún por cuanto las bases sociales en las que se fundaban han desaparecido. Como ocurrió en el movimiento *beat* y más tarde en el punk, y aun en nuestros días, sobre todo en ciertos sectores de la contracultura norteamericana, dicha experiencia no aparecerá ya, en efecto, sino bajo la forma bastarda de un *re-*

vival, como imitación individual, e incluso individualista, de una rebelión y de una innovación en otro tiempo colectivas.

Sin duda, y ya desde sus comienzos en la década de 1890, la hoboemia no fue otra cosa que una contracultura, pero en el sentido de que logró poco a poco constituirse como una auténtica *contra-sociedad* paralela, dotada de sus instituciones, sus saberes legales —y sobre todo ilegales—, su jerga y sus taxonomías, etc. Su centro se situaba en la calle West Madison de Chicago y, desde allí, se propagaba por todo el medio oeste y el oeste de los Estados Unidos. La vida de Boxcar Bertha y también la de Reitman vienen, por otro lado, a recordar al lector hispanohablante que Chicago, más que Nueva York o San Francisco, ciudades que cuentan hoy con su favor, fue la capital radical de los Estados Unidos, y a la vez uno de los más importantes focos de su industrialización.

Por otro lado, la intriga de la obra se sitúa en la posteridad inmediata de las manifestaciones de la plaza de Haymarket, que en 1886 inauguraron en el mundo entero el movimiento de reivindicación de la reducción a ocho horas de la jornada de trabajo y la tradición de los desfiles del 1.º de mayo. Después de que la policía dispersase a millares de obreros, nada menos que mediante el uso de la dinamita, las manifestaciones se saldaron con el arresto de decenas de militantes y, un año más tarde, con el ahorcamiento público de seis hombres a los que se calificó de «anarquistas» (hoy diríamos «terroristas»). El descubrimiento de corruptelas en el origen de las ejecuciones y el reconocimiento público de la inocencia de los mártires de Haymarket, algunos años más tarde, tuvieron un eco casi comparable al provocado en Francia por el asunto Dreyfus e invirtieron, al menos provisionalmente, la opinión de la ciudad de Chicago con respecto al anarquismo. Sin contar con que, en junio de 1894, la huelga total de los obreros de la fábrica de vagones Pullmann, situada a pocas millas de Chicago, encabezada por Eugene Debs y los ciento cincuenta mil miembros

de la American Railway Union, que aquel dirige al margen de las grandes centrales sindicales, adquiere trascendencia nacional, hasta el punto de movilizar a la mitad de las tropas del Ejército de los EE.UU. y también de desatar una serie de conflictos en los que perecerán treinta obreros. El propio Debs fundará a continuación un Socialist Party todavía inexistente en el país en 1901, mientras que la ciudad de Pullmann será arrasada cuatro años más tarde sin que los huelguistas fuesen reintegrados jamás. Con los acontecimientos de Haymarket y de Pullmann, situados en Chicago y en su entorno inmediato, en los Estados Unidos se inauguran unos años de intensificación de la lucha de clases.

En este contexto, la hoboemia constituye una periferia de la clase obrera sedentaria y, cada vez más a menudo, asalariada. En sentido estricto, se compone de aquellas y aquellos que Marx calificaba de «ejército de reserva» del capitalismo: trabajadores itinerantes, obreros de temporada, parados más o menos permanentes e incluso algunos no-trabajadores «contrariados». En total, probablemente varios centenares de miles de personas, pues Anderson estimó en doscientos mil el número de vagabundos que, en aquella época, pasaban cada año por Chicago. Sin embargo, es también probable que, en el conjunto del país, el número de hobos no superase el 5% de la población activa.¹ Pero es un hecho que la mano de obra parece haber estado en movimiento perpetuo en esta época y que, por otro lado, los patrones temían las concentraciones proletarias excesivas. En verano, los hobos trabajan por lo general en el oeste, en los campos o en las manufacturas, y también a lo

1 El término hobo aparece en 1889. Según Nels Anderson, procedería de «hoe boy», el chico de la azada, que designa a los temporeros agrícolas. También se habla de una contracción de «homeless boy», muchacho sin hogar. Tales etimologías indican de paso hasta qué punto las mujeres resultaban minoritarias o invisibles en la hoboemia.

Boxcar Bertha

*Autobiografía de una hermana
de la carretera*

UNO

TENGO TREINTA AÑOS EN el momento en que escribo esto y he sido una hobo durante quince: una hermana de la carretera, una componente de esa extraña y abigarrada hermandad que tan copiosamente ha aumentado sus efectivos durante la depresión. Siempre he estado rodeada de gente extraña, de vagabundos, de hobos, tanto hombres como mujeres. Hasta donde alcanza mi memoria, no recuerdo haber conocido a nadie que no fuera un trotamundos, una prostituta o un revolucionario. Mi primera casa de muñecas fue un vagón de mercancías. Los guardas de las terminales de carga solían dejarme subir a los furgones de cola. Antes de haber cumplido los doce, ya había hecho el camino de ida y vuelta hasta la frontera del estado subida a uno de esos vagones.

Diría que la policía y los arrestos, las cárceles, los manicomios y los tugurios siempre han formado parte de mi vida. Cuando veía a un hombre robando, a una mujer haciendo la calle, a una pobre chica perdiendo la chaveta, a un tipo huyendo de la pasma, o me enteraba de que un chulo había estado viviendo con cuatro mujeres, me parecía de lo más natural. Es una actitud que he heredado de mi madre, para la cual nada era nunca horrible, vulgar o desagradable. Nuestra familia nunca tuvo mala suerte porque no había nada que se lo pareciera, ni fue jamás desgraciada pues en nada podía reconocer la desgracia. Cuando mi madre cambia-

ba de «marido», yo simplemente asumía que así tenía que ser. La primera vez que me pillaron colándome en un vagón pensé que era lo habitual. Muchos de los hombres y mujeres a los que conocía habían sido arrestados por el mismo motivo. En mi mundo siempre estaban arrestando a alguien. A mi madre la arrestaron cuando yo era un bebé porque no quería casarse con mi padre. Que nos saltásemos uno o dos almuerzos, o incluso media docena, tampoco nos parecía razón para montar un alboroto. Toda mi vida he vivido con gente hambrienta y solitaria.

Mi madre no era lo que la gente llamaría una buena mujer. Ella nunca dijo que lo fuera. Y mucha gente, incluida la policía, afirmaba que era mala. Pero ella nunca estuvo de acuerdo, y tenía una manera de alzar la cabeza cuando les respondía que me persuadía de que era ella la que tenía razón. La quise profundamente desde el primer día del que guardo memoria hasta el día en que se murió. También me gusta pensar en ella. Su ejemplo, su influencia y sus sacrificios (aunque siempre negase que hubiera hecho sacrificio alguno por sus hijos) prueban que nos quería y que era una mujer de un coraje excepcional, siempre fiel a sus buenos principios. Mi primer recuerdo de ella se remonta a la época en que hacía de cocinera en un campamento de trabajadores del ferrocarril no muy lejos de Deadwood, Dakota del Sur. El hombre al que entonces yo llamaba «padre» era el capataz de la cuadrilla que colocaba los raíles de la Northwestern. Yo era la mayor de los cuatro hijos de mi madre. Cada uno de un padre diferente.

«Hobo, hobo. ¿De dónde vienes?» es la primera canción que aprendí. Siempre había trotamundos, e incluso algunas pocas mujeres, que viajaban en tren o se echaban a la carretera. El otro día leí un artículo en el que se decía que el número de hobos y vagabundas ha crecido tanto que ahora una de cada diez personas que se echa al camino es una mujer. Desconozco cuál era el porcentaje cuando yo era niña, pero recuerdo muy vivamente a alguna

de aquellas mujeres, probablemente porque eran muy pocas por entonces.

Este mismo año he escuchado decir al responsable de la asistencia social Harry Hopkins que ya contamos con seis mil ochocientas mujeres errantes en el país. Los datos proceden de los albergues públicos y de los diversos organismos que se ocupan de la población nómada. Pero en realidad debe de haber el doble de mujeres viviendo a su aire, haciendo autoestop, viajando en trenes de mercancías y deambulando a lo largo y ancho de la nación. De ser así, tendríamos a trece mil seiscientas «hermanas de la carretera», como nos llaman los hombres. ¡No me extraña que la gente escriba libros sobre nosotras!

Mi infancia fue plenamente libre y siempre estuvo ligada a los hombres y mujeres de la carretera. Nunca tuve muchas muñecas ni muchos juguetes, pero jamás me faltaron las emociones. Montábamos nuestro campamento en los balastos, en medio de amplias colinas o barrancos. Lavábamos y nadábamos en el río. Mis primeras letras las aprendí de las palabras que adornaban los vagones de mercancías. Mis primeras lecciones de geografía las recibí preguntando a la gente por los nombres de los pueblos y ciudades que aparecían en las locomotoras, y las primeras lecciones de matemáticas, contando las vagonetas de los largos trenes de carga.

No recuerdo que nadie me contase nunca un cuento de hadas cuando era niña, pero sí historias de las cuadrillas de mantenimiento, de los braceros, de cómo estos se afanaban en los trigales de Minnesota y se colaban en los trenes para llegar hasta su lugar de trabajo. Y también relatos impresionantes sobre palizas en Alaska, detenciones en San Francisco o reyertas entre borrachos en antros de mala muerte de Nueva Orleans, que todavía recuerdo y que aún hoy me hacen estremecer.

Algunos de los hombres de nuestro grupo llevaban a sus familias consigo. La mitad de los chavales se jactaban de que habían

tenido por cuna una vagoneta. Convertíamos en juguetes todo lo que podíamos encontrar en ese gran desbarajuste que son las cocheras ferroviarias. Construíamos cabañas con las traviesas del ferrocarril, tan grandes que hacían falta cuatro de nosotros para poder levantarlas. Nos inventábamos juegos que consistían en caminar sobre los raíles. Colocábamos alfileres sobre las vías principales para que las grandes locomotoras les pasaran por encima y los convirtieran en tijeritas minúsculas. Nos entreteníamos con las palas y los picos de los hombres, y aprendíamos a usarlos. Y nos poníamos en fila para saludar ceremoniosamente a los trenes de pasajeros que pasaban tronando a nuestro lado.

Las chicas vestíamos igual que los chicos, por lo general con viejos petos de segunda mano. Nadie nos prestaba mucha atención. Los mayores se conformaban con que tuviéramos algo que llevarnos a la boca y un lugar donde dormir por las noches, y también con que cumpliéramos con nuestras pequeñas obligaciones. En cualquier caso, a los hombres ni se les ocurría cambiar de conversación en nuestra presencia. Si ellos trabajaban duro, las mujeres lo hacían aún más duramente. Mi madre siempre estaba ocupada cocinando, sirviendo la comida y limpiando, y nos enseñaba, a mí y al resto de las chicas, cómo cocinar, limpiar y lavar la ropa de los hombres.

—Bertha —me decía—, mientras mantengas a los hombres limpios y bien alimentados y seas capaz de quererlos un poco, ellos estarán de lo más satisfechos. Son todos como bebés. Necesitan que los cuiden. Enséñales a que dependan de ti, pero nunca dejes que te conviertan en una esclava.

Mi madre era una hermosa rubia de hombros erguidos y pechos generosos. Tenía unos ojos penetrantes de color gris acero y despedía una especie de fulgor que atraía a todo el mundo, sobre todo cuando hablaba. Era ese tipo de mujer que cuida de todo el mundo y todos la llamaban «Mamá Thompson», incluso a una

EPÍLOGO
DESTINOS DE LA HOBOHEMIA

DECÍAMOS EN EL PRÓLOGO que *Boxcar Bertha* es obra de una época que podemos considerar superada. A no ser que su actualidad se efectúe en un plano que no es solo histórico y que va más allá del simple testimonio. Pues la historia de Reitman —la que cuenta, aquella de la que fue actor y testigo— también plantea, aunque él no sea consciente de ello, un problema espinoso y recurrente para el movimiento revolucionario: el problema de la eventual politización de los migrantes o, por decirlo de forma más abstracta, el problema de la articulación política entre las prácticas de lucha y las prácticas de huida.

En efecto, la política acostumbra pensar los movimientos migratorios, interiores o exteriores, como formas de «protesta con los pies» que, por esa misma razón, provocan el debilitamiento de los que se quedan, obligados a la inmovilidad y a continuar eventualmente la lucha. Esto vale tanto para el exilio como para los desplazamientos que tienen causas llamadas económicas, y también a la escala del mercado de trabajo para quienes salen de él regularmente: trabajadores eventuales o precarios, parados, etc. En este sentido y en un plano estrictamente objetivo, puede haber parecido que, tanto los movimientos migratorios como los movimientos de deserción voluntaria o forzada del mundo del trabajo,

favorecían la despolitización y la regulación social a escala nacional e internacional. La ausencia de socialismo en la historia norteamericana se ha leído, por otro lado, como la consecuencia de la huida continua hacia el oeste a finales del siglo XIX y, más tarde, hacia no se sabe qué otro supuesto filón de trabajo y de riqueza, o incluso como el resultado de conflictos intestinos entre antiguos y nuevos migrantes en el seno del proletariado.

También es costumbre mostrarse pesimista con respecto a una potencial politización de los réprobos o los hobos. «El hobo —escribe, por ejemplo, Nels Anderson— es un personaje individualista. Ni siquiera los actores y los artistas pueden jactarse de contar con una mayor proporción de egocéntricos entre sus filas. Son los parias de nuestra época, que se niegan a adaptarse a la rutina de la vida social convencional. Incapaces de soportar ninguna forma de disciplina social, los hobos han «cortado amarras» con la sociedad organizada. Para ellos, solo el camino abierto ofrece una existencia sin disciplina, sin organización y sin control».

Desde hace algunos decenios, sin embargo, todo un discurso pararevolucionario parece haber hecho de la huida el acto emancipador por excelencia y del vagabundeo, la metáfora de la libertad. Las representaciones encantadas del «nomadismo» o el elogio de las «líneas de fuga» y de la «desterritorialización» de Gilles Deleuze y Félix Guattari y de sus epígonos; el llamamiento a «dejar» este mundo, a retirarle nuestra participación, de un Jacques Camatte a finales de los años sesenta; o la temática próxima al «éxodo» en el caso de Toni Negri se han desarrollado en el reflujó de las luchas de 1968 junto a todas las experiencias paralelas a tales consignas: el retorno a la tierra, los diversos vagabundajes, la vuelta al camino, etc. ¿Podríamos, con todo, afirmar, aunque solo fuera a la escala de un ciclo de luchas de algunos decenios, que todo esto ha impulsado la sublevación o mejorado la suerte de los dominados? ¿De dónde procede este extraño romanticismo que